



La remontée des fleuves tropicaux



J'aime ce mélange de l'eau et de la terre, remonter une rivière, un fleuve, pénétrer dans les lacs protégés par des écluses. Vivre sur son bateau, tout en goûtant des plaisirs champêtres. Le calme de la campagne que l'on peut quitter en hissant les voiles.

Comment vous expliquer le plaisir ressenti alors que vous pénétrez dans un étroit affluent du fleuve que vous remontez ? La découverte de ce mouillage inattendu dans un méandre un peu plus large et qui s'offre à vous le temps d'une nuit. L'ancre qui plonge dans le courant et immobilise le bateau. Le moteur se tait, la

faune vous guette, les bruits de la nature vous parviennent enfin. Vous écoutez, vous regardez, vous expirez lentement. Au-dessus de vous, les arbres de la forêt caressent mollement de leurs branches, la pomme du mât.

Ces moments d'émotions vécus sur l'Amazone et surtout sur l'Orénoque, resteront gravés à jamais dans nos mémoires. Nous avons eu la chance de remonter aussi plusieurs rivières au Brésil (Camamu, Paraguaçu), au Sénégal (Siné Saloum), de séjourner dans les eaux fermées des mangroves aux Antilles, de remonter d'autres rivières en France (Odet), en Angleterre (rivières Sud et Est du pays), mais également les rias espagnols de Galice et la mer Baltique qui sont comme de grands fleuves. Les Pays-bas offrent à eux seuls, des centaines de kilomètres de rives intérieures. Les impressions sont différentes, mais le charme est toujours au rendez-vous.



Echouage



En général la navigation sur le fleuve est facile, car le courant nettoie le lit en permanence. Dans l'Amazonie, nous avons sondé plus de 80 m. Les berges sont souvent franches et on en profitera pour remonter le fleuve en les serrant de près. Ceci a deux avantages : le courant est nettement moins fort sur la rive et on a le loisir d'observer la faune et la flore en naviguant.

Nous étions à moins de 10 m du bord en remontant l'Amazonie, là où le courant n'était plus que de 2 nœuds. En redescendant, nous restions au milieu du fleuve pour profiter de ses 4 à 5 nœuds. Addition simple : 4 nœuds de

courant + 6 nœuds au moteur = souvent plus de 10 nœuds sur le fond. Gare, ça déboule !

En revanche, les embouchures ou les deltas sont plus problématiques. Le débit du fleuve s'étale tellement en largeur que la vitesse du courant ne suffit plus à tout déblayer. Au contraire, il se forme des bancs de sable qui ont la mauvaise manie de changer de place régulièrement. Les passes qui donnent accès au fleuve peuvent aussi être mouvantes et ne sont généralement pas balisées. Les cartes ne sont pas toujours d'un grand secours et il faut se faire guider avec prudence par un autochtone, par un bateau copain dériveur intégral qui passe en éclaireur ou comme nous l'avons fait à plusieurs reprises, avec l'annexe et le sondeur électronique à main.



Généralement le fond est de sable ou de vase dure, donc les talonnages sont gentils et on se dégage sans difficultés. La vitesse du bateau est lente pour les passages scabreux, mais attention dans le sens fleuve > mer, le courant porte et vous avez beau être au ralenti, la vitesse sur le fond peut être de 4 ou 5 nœuds ... L'échouage est plus franc.

Tide TRUC : en remontant, on embouque les passes un peu après le début de la marée montante (flot) pour avoir une chance de se déséchouer et profiter parfois d'un affaiblissement du courant du fleuve.

Les passes se traversent au moteur, à vitesse lente, mais en restant manoeuvrant. Je trouve peu approprié l'utilisation de la voile, même si on croit être sûr de son coup.



En cas d'échouage, il y a plusieurs options à tenter :

- d'abord essayer de se dégager en marche arrière et recommencer son approche différemment
- lorsque nous sommes plusieurs quillards à prendre une passe, le premier à passer est le plus grand tirant d'eau. S'il s'échoue, les autres peuvent s'approcher pour lui passer une amarre et l'aider à se dégager vers l'arrière
- si on est seul et que la marche arrière ne suffit pas, ne pas hisser de voile pour faire gîter et toutes ces sortes de choses qui ne feront qu'empirer la situation. Porter une ancre arrière avec l'annexe (préparer le matos avant de tenter le passage), la poser dans l'axe du courant et souquer ferme pour éviter que le bateau n'avance lorsque la marée montera encore plus. Dès que le bateau flotte, on recule, récupère l'ancre et on retente le coup si la marée n'est pas encore trop haute, sinon c'est remis au lendemain ...

Si vous n'arrivez pas à pénétrer une rivière depuis la mer, ce n'est pas bien grave, allez voir ailleurs ! Par contre si vous cherchez à en sortir et que le coefficient de marée est bas ou que vous avez des difficultés à retrouver la passe, malgré la trace du GPS sur le plotter ou la cartographie électronique, vous êtes mal. Les eaux toujours troubles des fleuves n'arrangent rien.



Pour rappel, le meilleur système pour diminuer le tirant d'eau d'un quillard afin de le déséchouer est de tirer depuis un autre bateau, sur une drisse en tête de mât (spi par exemple). Mais il est impératif pour que cela soit efficace, que l'angle de tire soit grand. Ce qui signifie qu'il faut tirer de loin. Donc ne pas hésiter à allonger la drisse avec une amarre de 100 m. C'est impressionnant et ça marche bien.

Certains en font du business. Pour entrer dans le rio Dulce au Guatemala, les voiliers de plus d'1,80 m de tirant d'eau peuvent se faire aider par des locaux qui vont vous faire gîter avec un bateau d'appont jusqu'à caler moins que la barre d'entrée du fleuve ... On peut ne pas aimer.





Iles flottantes



La navigation sur les fleuves réserve quelques surprises. La plus fatigante est certainement les « îles flottantes » des fleuves sud-américains (appelés « mururés » sur l'Amazonie). La forêt rejette à l'eau des tonnes de branches, de feuilles, de palmes, de noix, de troncs qui se mêlent aux débris de roseaux et de plantes arrachés aux berges par le courant. Ces amas naviguent au fil de l'eau et finissent par se rencontrer pour former des plaques végétales rapidement colonisées par des insectes, des oiseaux, de petits poissons et des serpents d'eau.

La taille de ces îlots peut atteindre 200 m² après un fort orage, mais la plupart ne dépassent pas quelques m². Durant la navigation de jour, on les évite facilement. Le terme « zigzagodromie » prend toute sa signification dans ces régions. Par contre la nuit au mouillage ou amarré au quai de bois d'un village (trapiche), nous laisse immobile, à la merci de ces plaques dérivantes.



La première occupation du lever est de faire un saut à l'étrave pour voir le volume des végétaux coincés autour de la chaîne. Chaque jour est différent : parfois rien, parfois tellement peu qu'il suffit d'ôter les débris en remontant la chaîne, mais souvent, il faut monter dans l'annexe pour aller tailler son jardin d'étrave. Les catas ont intérêt à ne pas utiliser la patte d'oie au mouillage, car elle triple les « chances » d'accrocher des îlots.

Le courant ne facilite pas la tâche, le moteur HB calé en marche avant lente et une main sur la chaîne, on taille l'îlot à grands coups de machette (à acheter au Brésil pour 3 sous). Une autre technique, découverte sur le tard est de scier les îlots avec un grand couteau à pain très cranté. C'est nettement moins dangereux pour les doigts de la main qui tient la chaîne ...



Ces îlots sont plus vicieux qu'il n'y paraît. En effet, les premières plaques se coincent en surface autour de la chaîne, mais rapidement les plaques suivantes vont s'enfoncer sous les premières par la force du courant. Nous avons déjà eu 2 mètres de cochonneries en profondeur qu'il faut tailler en remontant 50 cm de chaîne à chaque fois. Le risque existe dans ce cas de déramer l'ancre de nuit, sous la trop forte pression exercée sur la chaîne. On a donc intérêt à mouiller assez long pour avoir une ancre qui travaille bien à plat.

Pire est l'amarrage à quai, car les îlots plongent sous la coque et se coincent sur la quille pour finalement complètement encoconner le bateau dans des fibres végétales. Parfois, il n'y a plus moyen d'utiliser le moteur, car l'hélice est bloquée. Retournez au chapitre 10 du récit – Amazone - pour illustrer ce risque : des tonnes de traction, des amarres prêtes à rompre, des heures de taille sous l'eau, des serpents, des bateaux abîmés. Ici, la débrouille est de mise. Les bateaux copains, les bateaux locaux seront tous bienvenus pour aider au dégagement.



Enfin, il y a les déchets végétaux coulés, particulièrement les troncs roulés par le courant au fond de l'eau. Il est rare qu'un tronc s'entortille dans le mouillage, mais cela peut arriver. Ici, soit on arrive à s'en dépêtrer, soit on coupe le mouillage ...



Hélices



Nous avons une hélice Autoprop, avec pales libres sur roulements à bille. On aurait pu croire ces hélices plus fragiles sur les fleuves, car elles vont inévitablement taper dans des troncs ou branchages immergés. Il n'en a rien été. Des bateaux amis équipés de Max Prop n'ont pas eu plus de problèmes. Pas la peine de changer pour une rustique tripale fixe si vous avez une hélice à mise en drapeau.

De temps en temps, il faut s'arrêter sur le fleuve, se mettre cul au courant et faire une bonne marche arrière. Les débris autour de l'hélice se libéreront et vous les verrez reprendre une vie indépendante devant votre étrave. On apprend vite à reconnaître l'accumulation des débris au bruit différent que fait l'hélice en marche avant.



Yellow Pest



Un inconvénient de la navigation en eau douce est la Yellow Pest (peste jaune) qui n'est autre que ces grandes moustaches jaunes de part et d'autre de l'étrave de votre beau voilier blanc. Si mes informations sont exactes, il s'agit de bactéries qui colonisent le gel coat en le colorant.

Il est facile de s'en débarrasser en passant un liquide acide sur la coque. Je passe la coque avec de l'ouate à polir imbibée de produit pur. C'est rapidement fait. Il faut traiter toute la coque, car les traces jaunes sont éparses et la différence entre parties traitées et non traitées

est bien visible. Il existe plusieurs marques de produit acide (Yvero boat ou Boeto). Utilisez des gants et surtout rincez bien la coque ensuite, même à l'eau de mer. Essayez de ne pas faire couler le liquide acide sur l'antifouling, car cela laisse des traces blanches et moches. La logique veut que ce traitement soit appliqué une fois sorti du fleuve, lorsque la coque a retrouvé les eaux salées de l'océan.



Rouille

J'ai été bien surpris de constater qu'après un séjour de plus de six semaines sur l'Amazone, notre ancre et sa chaîne avaient perdu une bonne partie de sa galvanisation. Particulièrement le soc de la Delta et la chaîne. Le jas étant relativement épargné. Cette agression a été constatée sur les autres bateaux du Rallye.

La cause provient probablement de l'agression (acidité ?) des fonds mais l'origine n'a pas été clairement établie. Caramel est maintenant affublé d'une ancre toujours aussi efficace, mais qui bave un peu de rouille. Ce n'est pas vraiment gênant mais il faudrait la faire re-galvaniser ainsi que la chaîne. L'ancre et la chaîne inox sont vraiment hors de prix et moins solides.



Moustiques et autres bestioles



L'eau douce, les marais, la fange, la chaleur, l'humidité, la forêt, tout concourt à une prolifération exponentielle des bestioles qui piquent. Les moustiques sont les principaux assaillants.

Mouillage TRUC : choisir la berge extérieure d'un méandre, là où le courant est plus fort et où l'eau tourbillonne un peu plus. Planter sa pioche à distance raisonnable du rivage, disons 30 à 40 mètres. Cet endroit est en principe le mouillage moins « piquant », car ce sont les conditions les moins appréciées des mosquitos.

Retenez bien ce truc, il vaut son pesant de Méfloquine et il participe à la prévention de la malaria au même titre que les autres points examinés dans le chapitre technique sur le paludisme.

Ceci dit, il y a des endroits comme sur le Siné Saloum au sud de Dakar, où les assaillants sont trop nombreux et trop motivés. La seule solution pour ne pas perdre la face est de rentrer se coucher et de tenter de s'endormir très tôt, derrière les moustiquaires, trempé de sueur ...



Balanes et autres salissures de la coque



Vous avez l'air franchement dégoûté des conditions de vie sur les fleuves tropicaux ! Allez, courage, voici un point positif : pas de meilleur antifouling que l'eau douce. Toutes les bestioles marines et les algues qui croissent gaillardement sur votre carène vont trépasser et laisser une surface nickel pour surfer lors de votre prochaine étape maritime.

Quoiqu'il en soit la remontée des fleuves est toujours une expérience magique. L'union de l'eau et de la terre en bateau, c'est prendre le meilleur des deux mondes.

Dernière mise à jour : août 2009 - Crédit photos : Patrick

